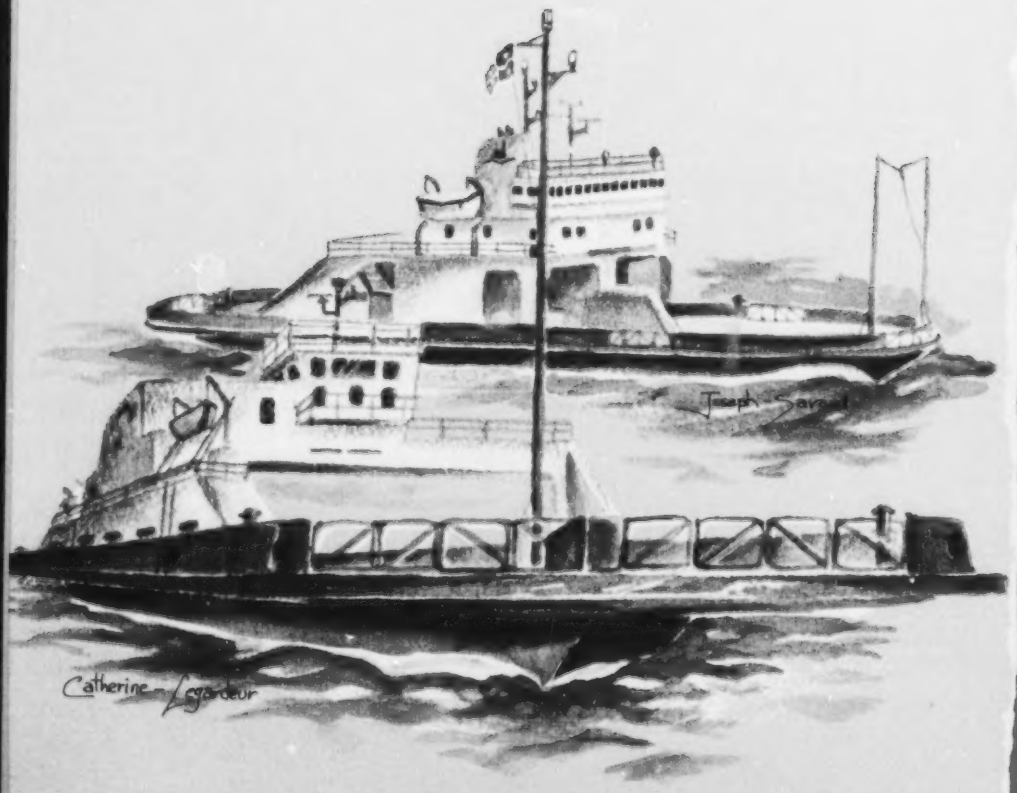
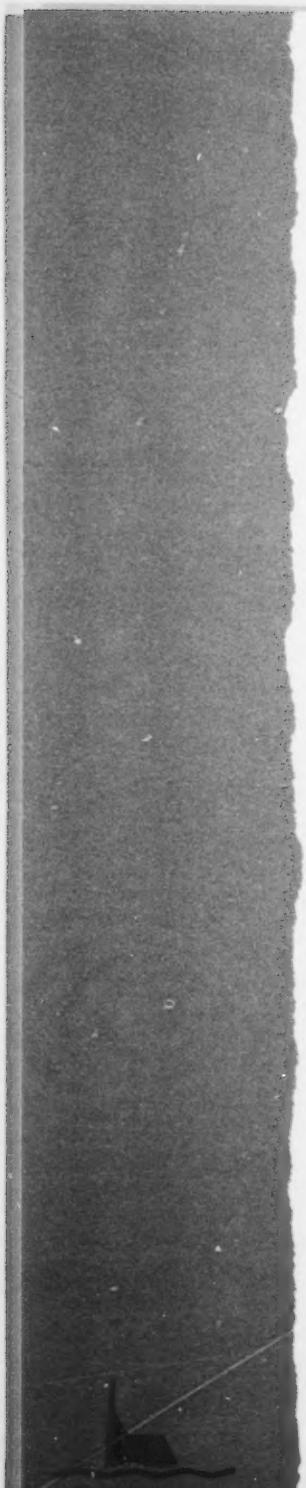
Rapport d'activités



Société des traversiers du Québec

1985-1986

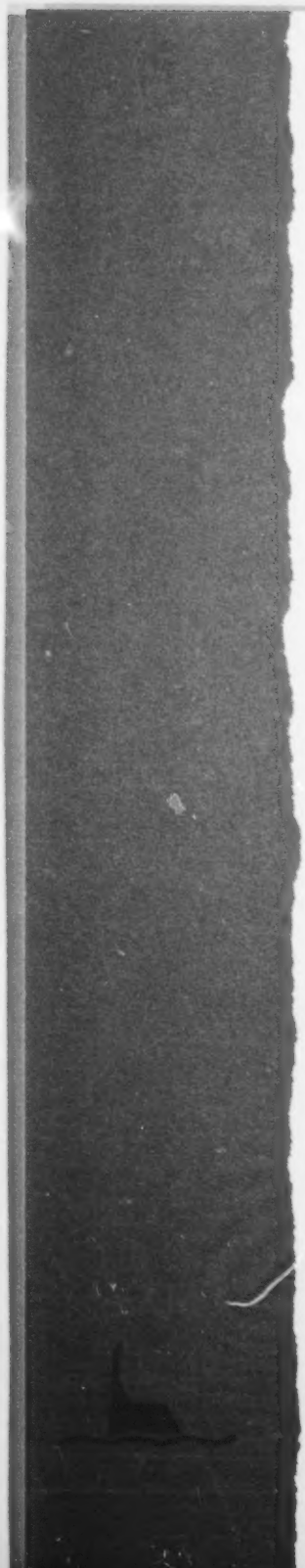


Société des traversiers du Québec

Siège social: 109, rue Dalhousie
Québec (Québec)
G1K 4B9

Adresse postale: Case postale 36
Succursale «B»
Québec (Québec)
G1K 7A1

Dépôt légal
4e trimestre 1986
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN: 2-550-16655-8
ISSN: 0823-9126



Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous présenter le rapport d'activités de la Société des traversiers du Québec pour l'exercice terminé le 31 mars 1986.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Marc-Yvan Côté

Québec, le 26 juin 1986

Monsieur Marc-Yvan Côté
Ministre des Transports
Gouvernement du Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément aux exigences de l'article 19 de la Loi sur la Société des traversiers du Québec (L.R.Q., c. S-14), j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport d'activités de l'entreprise pour l'exercie financier qui s'est terminé le 31 mars 1986.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Le président-directeur général,

Jacques Clermont

Québec, le 23 juin 1986

Table des matières

Définition et rôle de la STQ 6
Conseil d'administration et direction 7
Message du président-directeur général 9
Faits saillants 11
Les traverses exploitées par la STQ 15
Revue statistique 16
États financiers
- Rapport du vérificateur 23
- Revenus et dépenses et bénéfices non répartis 24
- Évolution de la situation financière 25
- Bilan 26

Notes complémentaires 27

Définition et rôle de la Société des traversiers du Québec

La Société des traversiers du Québec (STQ) est une compagnie à fonds social constituée par une loi spéciale de l'Assemblée nationale le 4 juin 1971. Son capital-actions fait partie du domaine public et il est détenu par le Ministre des Finances. L'autorité tutélaire est exercée par le Ministre des Transports.

La STQ a pour objectif principal de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés au Québec.

Créée à l'origine pour assurer la liaison entre les villes de Québec et Lévis, la STQ s'est développée rapidement au cours des années et elle exploite maintenant six traverses.

Conseil d'administration

Jacques Clermont
Président-directeur général
Société des traversiers du Québec

Gilles Cossette
Comptable agréé
Poissant Richard - Thorne Riddell

Lise Dufour
Secrétaire
Centre d'interprétation des
goélettes du Saint-Laurent

Clément Fleury
Travailleur
Versatile Davie Inc.

Roland Simonot
Technicien
Marine Industrie Limitée

Direction:

Président-directeur général
Jacques Clermont

Vice-président aux affaires
juridiques et Secrétaire
Jocelyn Fortier

Vice-président aux
ressources humaines
Jules Lapierre

Vice-présidente à
l'administration et aux finances
Danielle Paradis

Vice-président à l'exploitation
Patrice St-Amant

Message du président-directeur général

Les résultats financiers de la STQ ont été considérablement marqués durant le dernier exercice par deux événements majeurs, soit l'extension de la gratuité et l'arrivée de deux nouveaux navires.

Ainsi, la perte d'exploitation encourue durant cet exercice, abstraction faite de la contribution du gouvernement du Québec et des revenus de nature exceptionnelle, a subi une hausse de 26,5 % par rapport à l'exercice précédent. Cette importante hausse fait suite à la mise en service des nouveaux traversiers, à l'abolition de la tarification à l'Île aux Coudres et à l'Île aux Grues, ainsi qu'à la suppression des frais exigés pour l'obtention du laissez-passer annuel pour les passagers, aux traverses Québec/Lévis et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola. Les mesures concernant la tarification faisaient partie du discours sur le budget du 24 avril 1985.

Sans ces événements, la perte d'exploitation n'aurait augmenté que de 6 %, par rapport à l'exercice précédent. Quant à la marge d'autofinancement, elle ne peut se comparer à celle des années antérieures à cause précisément des importants changements énumérés précédemment. De 34 % qu'elle était durant l'exercice antérieur, sans tenir compte des postes extraordinaires, la marge d'autofinancement est passée à 26,7 %.

Fiabilité et sécurité demeurent les points forts de la STQ. Ainsi, dans l'ensemble du réseau, moins de 3 % des traversées prévues aux horaires n'ont pu être effectuées. Ce pourcentage aurait été moindre n'eut été la grève illégale déclenchée à la traverse Québec/Lévis et l'absence du navire de relève à cet endroit. Par ailleurs, aucun passager n'a subi d'accident. Si l'on tient compte notamment des contraintes imposées par la navigation dans les glaces, il s'agit là d'une performance remarquable.

Le nombre de personnes et de véhicules transportés fut à la hausse dans l'ensemble du réseau au cours de l'exercice écoulé, à l'exception de la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout, où une baisse est enregistrée depuis les cinq dernières années. Par contre, à la traverse Québec/Lévis, une campagne de publicité a permis de récupérer une partie de la clientèle automobile qui, depuis les quatre dernières années, semblait délaisser cette traverse au profit des ponts.

Malgré les quelques engorgements qu'ont connus certaines traverses au cours de la saison estivale, particulièrement à Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine et à l'Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive, où la gratuité est totale, les navires ont suffi à la tâche. Aucun changement significatif n'a été apporté aux horaires, sauf à la traverse Québec/Lévis où l'horaire a été modifié de façon à être plus facile à mémoriser. Bien entendu, la fréquence des traversées tenait compte à la fois des besoins des usagers et de la nécessité de contenir les coûts.

La flotte de la STQ a été rajeunie avec l'arrivée de deux nouveaux traversiers qui ont coûté près de 28 millions de dollars. Le N.M. Joseph-Savard et le N.M. Catherine-Legardeur ont respectivement été mis en service aux traverses Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive et Sorel/Saint-

Ignace-de-Loyola. Évidemment, la flotte a continué à faire l'objet d'une attention toute particulière. Des sommes considérables ont été engagées pour la maintenir en bon état et tout fut mis en oeuvre afin d'en obtenir le meilleur rendement.

En ce qui a trait aux relations de travail, les treize conventions collectives qui lient la STQ à ses salariés sont expirées depuis décembre 1985. Elles sont en voie d'être renouvelées. Dans l'ensemble, les rapports patronaux-syndicaux sont très bons. Soulignons cependant qu'une grève illégale a été déclenchée par le syndicat de la traverse Québec/Lévis (C.S.N.) au cours du mois d'octobre 1985.

L'avenir de la STQ est tributaire des besoins des usagers et des ressources financières dont elle peut disposer. Le développement rapide des premières années a cédé la place à la consolidation et à la rationalisation. Au cours du dernier exercice, des efforts ont été déployés pour mieux faire connaître la STQ, faire valoir les avantages d'utiliser les traversiers, améliorer le service à la clientèle et soigner son image de marque. Ces efforts ont apporté des résultats tangibles car dans la majorité des traverses, l'achalandage ne cesse d'augmenter.

Au cours de l'exercice écoulé, trois nouveaux membres ont été nommés par le gouvernement au conseil d'administration de la STQ. Il s'agit de Madame Lise Dufour, de Monsieur Gilles Cossette, vice-président du conseil, et de Monsieur Roland Simonot. Le mandat de Monsieur Clément Fleury a été renouvelé pour une période de trois ans.

Je tiens à remercier les membres sortants pour la précieuse collaboration qu'ils ont su apporter tout au long de leur mandat. Leur compétence et leur savoir-faire se sont avérés très précieux dans la poursuite des objectifs fixés par le législateur.

Au nom du conseil et en mon nom, j'aimerais également remercier tout le personnel de la STQ. Sans son appui et son travail, la Société des traversiers du Québec ne pourrait offrir un service de qualité et ce, douze mois par année, comme elle le fait actuellement.

Le président-directeur général,

Jacques Clermont

Faits saillants

Les résultats financiers

Au cours de l'exercice 1985-1986, les dépenses se sont accrues de 15,6 % par rapport à l'exercice antérieur, tandis que les revenus ont diminué de 7,4 %. La perte avant la subvention du gouvernement du Québec est passée de 15 917 265 $ avant postes extraordinaires, à 20 138 333 $, soit une hausse de 26,5 %. L'augmentation des dépenses s'explique par la mise en service de deux nouveaux traversiers. D'autre part, la baisse des revenus découle du discours sur le budget 1985-1986 dans lequel le Ministre des Finances de l'époque a aboli, à compter du 24 avril 1985, la tarification à l'Île aux Coudres et à l'Île aux Grues, de même que les frais exigés des passagers pour l'obtention du laissez-passer annuel aux traverses Québec/Lévis et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola.

Pour bien comprendre ces résultats, il ne faut pas perdre de vue que la majorité des passagers et des véhicules sont transportés gratuitement. En fait, durant l'exercice écoulé, près de 82 % des passagers et 51 % des véhicules ont pu embarquer sans droits de péage.

La tarification

Pour faire face à l'augmentation des dépenses, la STQ avait l'habitude de procéder une fois l'an à la révision de ses tarifs. L'objectif visé était alors de limiter la hausse des tarifs à un pourcentage à peu près équivalent au taux d'inflation. Ainsi, les hausses approuvées par la Commission des transports du Québec furent de l'ordre de 8 % en 1983, de 6 % en 1984 et de 4,4 % en 1985. Cependant, en 1986, la STQ n'a fait aucune demande auprès de la Commission des transports pour modifier ses tarifs.

L'achalandage

Les tableaux 1 et 2 des pages 16 et 17 du présent rapport contiennent des données comparatives en ce qui a trait au nombre de passagers et de véhicules transportés durant les cinq dernières années.

Au cours de l'exercice 1985-1986, 4 184 255 passagers et 1 337 204 véhicules ont été transportés à bord des navires de la Société, soit une augmentation respective de 2,8 % et de 13,1 %.

La hausse du nombre de passagers s'est principalement fait sentir aux traverses où la gratuité fut implantée, soit une augmentation de 26,3 % à l'Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive, 11,7 % à Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine, 54,9 % à l'Île aux Grues/Montmagny et 17,8 % à Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola.

Seules les traverses Québec/Lévis et Matane/Baie-Comeau/Godbout ont connu une légère baisse par rapport à l'exercice précédent. À Québec/Lévis, cette baisse s'explique par l'activité considérable qui régnait au Vieux Port lors des Fêtes de la Voile, à l'été 1984. À la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout on assiste et ce, pour la cinquième année consécutive, à une baisse du nombre de passagers, soit 2,2 % durant le dernier exercice.

En ce qui a trait au nombre de véhicules transportés, à l'exception de Matane/Baie-Comeau/Godbout, toutes les traverses ont connu une forte augmentation, soit 10,2 % à Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine, 20,9 % à

l'Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive, 28,9% à l'Île aux Grues/Montmagny, 13,5% à Québec/Lévis et 16,4% à Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola.

Ces augmentations du nombre de véhicules transportés étaient prévues aux traverses de l'Île aux Coudres et de l'Île aux Grues à cause de la gratuité totale. À la traverse Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine, on assiste depuis deux ans à une augmentation considérable du nombre de véhicules, soit 24.9%. Cette hausse est principalement attribuable à la reprise économique et aux efforts déployés par les établissements touristiques de la région de Tadoussac qui, grâce à la publicité faite ces dernières années sur l'hébergement, les excursions à la baleine et la pêche à la morue, ont su attirer une nombreuse clientèle.

En ce qui concerne la traverse Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola, l'achalandage accru est imputable à l'augmentation du tourisme et à une reprise économique.

À la traverse Québec/Lévis, une campagne de publicité a permis à la STQ de récupérer une partie de la clientèle automobile qui l'avait délaissée au profit des ponts.

Les traversées effectuées

Le tableau 3 de la page 18 indique le nombre de traversées effectuées par rapport à celles prévues aux horaires. Comme on peut le voir, seulement 2,6% des traversées ont été annulées, comparativement à 3,0% lors de l'exercice précédent. C'est à la traverse Québec/Lévis que le nombre de traversées annulées fut le plus élevé, soit 5%. Les bris mécaniques sont la principale cause de ces annulations et les effets ont été ressentis davantage par les usagers de cette traverse, du fait que le N.M. Radisson, navire de relève, subissait des travaux de modernisation et ne pouvait être utilisé. Il faut noter toutefois que le fait d'annuler des traversées ne veut pas nécessairement dire que le service est interrompu. Dans plusieurs cas, en effet, seule la fréquence des départs est réduite.

Le nombre total de traversées a été plus élevé de 6% durant le dernier exercice et de 4% l'année précédente, soit une augmentation de 10% en deux ans. Cette augmentation fut motivée par l'achalandage toujours croissant, particulièrement aux traverses de Tadoussac/Baie-Sainte-Catherine et de l'Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive.

La flotte

La flotte de la STQ est maintenant composée de 12 navires. La venue de deux nouveaux traversiers a eu pour effet de la rajeunir considérablement. Construits au chantier maritime Versatile Davie, à Lauzon, au coût d'environ 28 000 000 $, le N.M. Joseph-Savard et le N.M. Catherine-Legardeur ont respectivement été mis en service aux traverses de l'Île aux Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive et Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola. Conçus en fonction des toutes dernières technologies et adaptés aux conditions de navigation difficiles de l'hiver, ces deux navires offriront aux usagers un service de qualité et ce, tout au long de l'année.

Le N.M. Trois-Rivières et le N.M. Lucien L, qui ont été remplacés par les deux nouveaux traversiers, pourront éventuellement servir de navires de

relève ou de navires d'appoint à leur traverse respective durant la période estivale, où l'achalandage est plus élevé.

Quant au navire de relève N.M. Radisson, les travaux de modernisation entrepris il y a un an, au coût de 3,5 millions de dollars, touchent à leur fin. Il sera affrété à la traverse Rivière-du-Loup/Saint-Siméon où il servira de navire d'appoint durant la saison estivale 1986.

Comme à tous les deux ans, le N.M. Camille-Marcoux est entré en cale sèche en octobre dernier afin de subir une inspection minutieuse de sa coque. Les navires N.M. Armand-Imbeau, N.M. Lomer-Gouin, et N.M. Grue-des-Îles ont également été envoyés en cale sèche au cours du dernier exercice.

Comme la flotte constitue l'actif principal de la STQ, tout est mis en oeuvre afin de la maintenir en bon état. Les conditions de navigation difficiles qu'impose notre climat rigoureux ne facilitent pas la tâche. Toutefois, grâce à un programme élaboré d'inspection, d'entretien et de réparations, et à la compétence du personnel, la fréquence des bris mécaniques est réduite au minimum. De plus, les exigences de la Garde côtière canadienne sont remplies scrupuleusement afin d'assurer la sécurité des usagers en tout temps.

Les relations de travail

Les treize conventions collectives qui lient la STQ à ses salariés, expirées depuis décembre 1985, sont en voie d'être renouvelées.

Le climat des relations patronales-syndicales est dans l'ensemble très bon à toutes les traverses que la STQ exploite. Cependant, il faut souligner que le syndicat des employés de la traverse Québec/Lévis (C.S.N.) a déclenché, au cours du mois d'octobre 1985, une grève illégale qui, fort heureusement, n'a perturbé le service que quelques jours.

L'effectif global a été maintenu tout au long de l'exercice aux environs de 450 personnes.

La formation des équipages

Afin de maintenir son excellente réputation aux plans de la sécurité et de la fiabilité, la STQ accorde une importance primordiale au recrutement et à l'entrainement des membres d'équipage. La plupart des officiers sont diplômés de l'Institut de marine du CEGEP de Rimouski et les autres possèdent également la formation et l'expérience nécessaires à leurs fonctions.

De plus, les cours de formation d'urgence en mer, donnés au centre spécialisé de Saint-Romuald, se poursuivent afin que l'ensemble du personnel travaillant à bord des navires de la STQ, soit qualifié et prêt à répondre à toute éventualité.

Les infrastructures

La plupart des installations terrestres et portuaires (gares, quais, débarcadères) utilisés par la STQ, appartiennent aux gouvernements du Québec ou du Canada. Plusieurs travaux ont été effectués au cours des dernières années, afin de les améliorer ou de les remplacer.

Au cours du prochain exercice, des projets de réparation et de modernisation se concrétiseront aux quais de Saint-Joseph-de-la-Rive et

de Tadoussac, ainsi qu'à la gare de Sorel. D'autres projets sont présentement à l'étude et devraient entraîner des améliorations sensibles, notamment aux quais de Baie-Comeau et de Montmagny ainsi qu'à la gare de Saint-Ignace-de-Loyola.

Les services accessoires

La fonction première de la STQ étant de transporter des personnes et des véhicules au plus bas coût possible, certaines activités non rentables (restauration, bar, etc.) ont été éliminées au fil des ans. Déplorée par certains, cette décision administrative semble avoir été comprise et acceptée par la plupart des usagers.

Vu la nature particulière de la traverse Matane/Baie-Comeau/Godbout — le temps de la traversée est d'environ 2 heures 20 minutes — des mesures ont été prises afin de rendre le trajet plus agréable. Ainsi, des films sont projetés sur écran vidéo, à longueur d'année et diverses améliorations ont été apportées. De plus pour la quatrième année consécutive, des élèves du Conservatoire de musique viennent agrémenter les traversées de leurs pièces musicales.

Le conseil d'administration

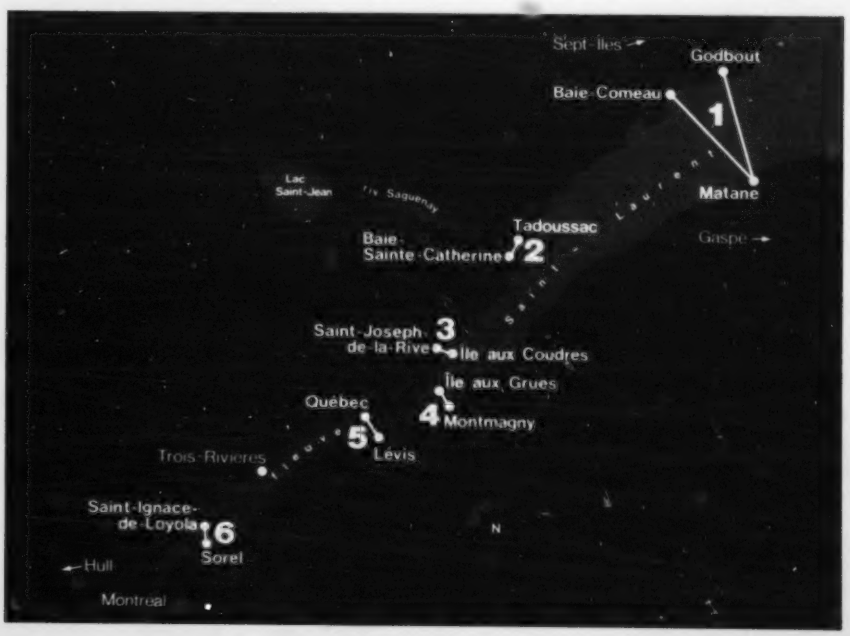
Au cours de l'exercice écoulé, le conseil d'administration s'est réuni six fois. Le 25 septembre 1985, trois nouveaux administrateurs ont été nommés par le Gouvernement, en remplacement de ceux dont le mandat était expiré, alors qu'un des membres a été nommé de nouveau. Composé de cinq membres, dont le président-directeur général, le nouveau conseil d'administration s'est réuni trois fois depuis cette date.

Les traverses exploitées par la Société des traversiers du Québec

(la distance et la durée sont approximatives)

	Distance en kilomètres	Durée
1. Matane/Baie-Comeau/Godbout		
Matane/Baie-Comeau	62,1	2 h 30 min
Matane/Godbout	55,3	2 h 15 min
2. Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	1,6	10 min
3. Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	3,7	15 min
4. Île aux Grues/Montmagny*	7,8	30 min
5. Québec/Lévis	1	10 min
6. Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	1,6	10 min

* Cette traverse est exploitée pour le compte de la STQ par Navigation Lavoie Inc.



Revue statistique

TABLEAU I

Nombre de passagers transportés

	1985-1986	1984-1985	1983-1984	1982-1983	1981-1982
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	212 315	217 015	219 097	227 535	274 192
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	1 085 254	971 785	817 342	780 806	839 131
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	445 542	352 644	356 489	327 848	194 025
Île aux Grues/ Montmagny	38 606	24 923	21 628	13 331	17 830
Québec/ Lévis	1 740 701	1 941 842	1 825 463	1 876 380	1 628 128
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	661 837	561 842	597 634	614 713	178 672[1]
TOTAL	**4 184 255**	**4 070 051**	**3 837 653**	**3 840 613**	**3 131 978**

(1) Grève de 6 mois.

TABLEAU II
Nombre de véhicules transportés

	1985-1986	1984-1985	1983-1984	1982-1983	1981-1982
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	74 488	76 001	77 601	85 553	99 071
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	431 820	391 889	345 632	333 061	369 946
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	181 686	150 320	150 088	140 764	140 674
Île aux Grues/ Montmagny	13 732	10 652	9 372	8 765	11 039
Québec/ Lévis	331 808	292 221	345 377	455 963	563 987
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	303 670	260 847	261 910	265 979	118 509[1]
TOTAL	**1 337 204**	**1 181 930**	**1 189 980**	**1 290 085**	**1 303 226**

(1) Grève de 6 mois.

TABLEAU III

Les traversées en 1985-1986

	Prévues	Effectuées[1]	Annulées	Supplémentaires	% de réussite[2]	Distance parcourue (en km. approx.)
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	1 444	1 474	0	30	100	86 000
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	31 750	31 220	669	139	97,9	50 000
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	9 870	9 836	156	122	98,4	36 000
Île aux Grues/ Montmagny	978	998	4	24	99,6	8 000
Québec/Lévis	26 264	25 307	1 319	362	95,0	25 000
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola	15 860	15 790	72	2	99,5	25 000
TOTAL	**86 166**	**84 625**	**2 220**	**679**	**97,4**	**230 000**

Traversées annulées (causes)

	Conditions climatiques	Réparation des navires	Autres	Total
Matane/ Baie-Comeau/Godbout				
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	92	505	72	669
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	139	6	11	156
Île aux Grues/ Montmagny	4			4
Québec/Lévis	83	886	350 *	1 319
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	38	26	8	72
TOTAL	**356**	**1 423**	**441**	**2 220**

(1) Y compris les traversées supplémentaires occasionnées par les besoins du service.
(2) Sans tenir compte des traversées supplémentaires.
* dont 244 lors de conflits de travail

TABLEAU IV

Résultats financiers par traverse en 1985-1986(1)

Revenus	en $	en %
Matane/Baie-Comeau/Godbout	4 136 712	59,6
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	12 282	0,2
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	13 251	0,2
Québec/Lévis	1 185 890	17,1
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	1 134 318	16,3
Revenus divers non imputés	460 565	6,6
	6 943 018	**100,0**
Véhicules	4 090 491	58,9
Passagers	2 314 205	33,3
Autres	538 322	7,8
	6 943 018	**100,0**

Dépenses	en $	en %
Matane/Baie-Comeau/Godbout	7 189 853	27,6
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine	5 317 682	20,4
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	3 290 757	12,6
Île aux Grues/Montmagny	384 974	1,5
Québec/Lévis	6 648 658	25,5
Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola	2 979 578	11,5
Frais non imputés	233 172	0,9
	26 044 674	**100,0**
Masse salariale	13 754 565	52,8
Carburant et huile lubrifiante	3 721 438	14,3
Entretien et réparations	2 660 744	10,2
Frais des navires loués	2 622 514	10,1
Amortissement moins participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations	174 265	0,7
Autres frais	3 111 148	11,9
	26 044 674	**100,0**

(1) En vertu du contrat entre la STQ et Navigation Lavoie Inc., les revenus provenant du service de traversier entre l'Île aux Grues et Montmagny (5 385 $ en 1985-1986) sont appliqués contre les dépenses qui s'y rapportent.

TABLEAU V

Pourcentage d'autofinancement[1]

Par traverse	1985-1986	1984-1985	1983-1984	1982-1983	1981-1982
Matane/ Baie-Comeau/ Godbout	57,5	64,5	62,1	63,9	47,2
Tadoussac/ Baie-Sainte-Catherine[2]					
Île aux Coudres/ Saint-Joseph-de-la-Rive	0,4	25,8	24,6	24,8	15,8
Île aux Grues/ Montmagny	1,4	16,5	18,3	17,7	16,3
Québec/ Lévis	17,8	23,3	21,3	23,1	23,2
Sorel/ Saint-Ignace-de-Loyola[3]	38,1	61,1	58,0	54,0	20,5

Pour l'ensemble	1985-1986	1984-1985	1983-1984	1982-1983	1981-1982
	26,7	39,0[4]	34,0	33,6	24,8

(1) L'autofinancement représente le rapport entre les revenus et les dépenses.
(2) La gratuité étant totale à cette traverse, l'autofinancement est nul.
(3) Grève de 6 mois en 1981-1982.
(4) L'augmentation de 5% par rapport à l'exercice précédent est attribuable aux postes extraordinaires totalisant 1 093 204 $.

TABLEAU VI

Subventions versées à la STQ par le gouvernement (en millions de $)

1985-1986	1984-1985	1983-1984	1982-1983	1981-1982
18,0	13,9	15,7	14,1	15,4

États financiers
de l'exercice terminé
le 31 mars 1986

Rapport du vérificateur

J'ai vérifié le bilan de la Société des traversiers du Québec au 31 mars 1986 ainsi que l'état des revenus et dépenses et des bénéfices non répartis et l'état de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

À mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 mars 1986 ainsi que les résultats de ses opérations et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, après répercussion rétroactive de la comptabilisation d'un contrat de location intervenu en 1981 dont il est question à la note 3.

Le vérificateur général du Québec,

Rhéal Chatelain, F.C.A.

Québec, le 4 juin 1986 (le 13 juin 1986 pour la note 13)

Revenus et dépenses et bénéfices non répartis de l'exercice terminé le 31 mars 1986

	1986	1985 (note 3)
	$	$
DÉPENSES		
• Frais d'exploitation	20 161 564	18 128 314
• Frais généraux et d'administration	3 713 608	3 361 771
• Amortissement des immobilisations	1 693 277	1 545 138
• Intérêts sur obligations découlant de contrats de location-acquisition	1 512 902	383 287
	27 081 351	23 418 510
REVENUS		
• Transport des véhicules	4 090 491	3 996 708
• Transport des passagers	2 314 205	3 038 619
• Autres (note 9)	538 322	465 918
	6 943 018	7 501 245
PERTE AVANT PARTICIPATIONS GOUVERNEMENTALES ET POSTES EXTRAORDINAIRES	20 138 333	15 917 265
• Participations gouvernementales (note 10)	18 308 514	15 225 617
PERTE AVANT POSTES EXTRAORDINAIRES	1 829 819	691 648
• Profit sur aliénation de navire et recouvrements de taxes	—	1 093 204
BÉNÉFICE NET (PERTE NETTE)	(1 829 819)	401 556
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS AU DÉBUT	2 164 979	1 763 423
BÉNÉFICES NON RÉPARTIS À LA FIN	335 160	2 164 979

Évolution de la situation financière de l'exercice terminé le 31 mars 1986

	1986	1985 (note 3)
	$	$
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION		
• Pertes avant postes extraordinaires	(1 829 819)	(691 648)
• Éléments n'affectant pas les liquidités		
Amortissement des immobilisations	1 693 277	1 545 138
Perte sur aliénations d'immobilisations	—	87
Virement de crédit reporté	(1 036 677)	(1 283 003)
	(1 173 219)	(429 426)
• Variation nette des actifs et passifs à court terme hors liquidités	4 684 653	(225 142)
	3 511 434	(654 568)
• Recouvrements de taxes	—	337 676
• Fonds générés (absorbés) par les activités d'exploitation	3 511 434	(316 892)
ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		
• Participation gouvernementale aux immobilisations	3 440 000	133 545
• Obligations découlant de contrats de location-acquisition	27 409 732	—
• Emprunts pour la construction de navires	10 738 972	13 090 700
• Remboursements d'emprunts pour la construction de navires	(23 829 672)	—
• Diminution des obligations découlant de contrats de location-acquisition	(929 566)	(206 309)
• Fonds générés par les activités de financement	16 829 466	13 017 936
ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT		
• Produit d'aliénations d'immobilisations	27 409 732	851 315
• Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	(27 409 732)	—
• Acquisitions d'immobilisations	(17 457 821)	(14 307 794)
• Fonds absorbés par les activités d'investissement	(17 457 821)	(13 456 479)
AUGMENTATION (DIMINUTION) DES LIQUIDITÉS	2 883 079	(755 435)
ENCAISSE ET DÉPÔTS À TERME AU DÉBUT	905 523	1 660 958
ENCAISSE ET DÉPÔTS À TERME À LA FIN	3 788 602	905 523

Bilan au 31 mars 1986

	1986	1985
ACTIF		(note 3)
	$	$
À court terme		
• Encaisse et dépôts à terme	3 788 602	905 523
• Fonds en fidéicommis (note 4)	764 449	—
• Débiteurs et intérêts courus	271 258	299 449
• Subventions à recevoir	—	2 008 382
	4 824 309	3 213 354
Placement (note 5)	55 000	55 000
Immobilisations (note 6)	43 912 901	28 148 357
	48 792 210	**31 416 711**
PASSIF		
À court terme		
• Fournisseurs et frais courus	4 226 433	1 537 161
• Versements sur obligations découlant de contrats de location-acquisition échéant en deçà d'un an (note 7)	929 566	206 309
	5 155 999	1 743 470
Obligations découlant de contrats de location-acquisition (note 7)	30 564 265	4 084 099
Dette à long terme	—	13 090 700
Crédit reporté (note 8)	11 236 786	8 833 463
	46 957 050	27 751 732
AVOIR DE L'ACTIONNAIRE		
Capital-actions		
• Autorisé: 100 000 actions d'une valeur nominale de 100 $ chacune		
• Émis et payé: 15 000 actions	1 500 000	1 500 000
Bénéfices non répartis	335 160	2 164 979
	1 835 160	3 664 979
	48 792 210	**31 416 711**

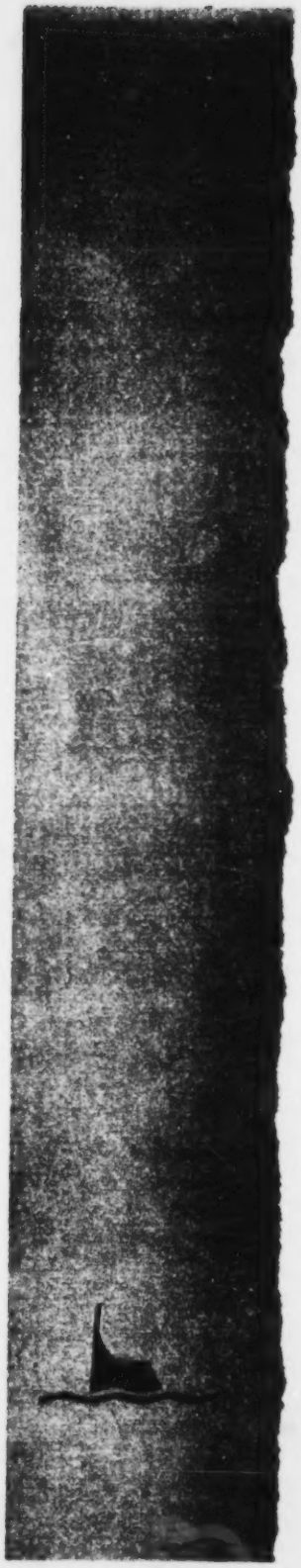
ENGAGEMENTS ET ÉVENTUALITÉ (notes 11 et 13)

Pour le conseil d'administration

(Jean-Yves Gagnon), administrateur *

(Clément Fleury), administrateur

* Le rapport du vérificateur général a été déposé après la nomination du nouveau président



NOTES COMPLÉMENTAIRES
31 MARS 1986

1. Constitution et objet

La Société des traversiers du Québec est une compagnie à fonds social constituée par loi spéciale dont les actions font partie du domaine public du Québec et sont réservées au ministre des Finances. La Société a pour objet notamment de fournir des services de transport par traversiers entre les rives des fleuves, rivières et lacs situés dans le Québec.

2. Conventions comptables

Les états financiers de la Société ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus. Ces états comprennent des montants fondés sur les meilleurs jugements et estimations.

Immobilisations

Une valeur basée sur le coût d'origine ou sur la valeur foncière municipale ou déterminée à la suite d'une évaluation technique a été attribuée aux immobilisations acquises par donation. Les autres immobilisations sont inscrites au coût. L'amortissement des immobilisations est calculé comme suit:

	Taux	Méthode
• Quais	5 %	Amortissement Décroissant
• Bâtiments	10 %	
• Navires	15 %	
• Ameublement et équipement	20 %	
• Roulant	30 %	
• Améliorations locatives	—	Durée estimative d'utilisation.
• Navires loués en vertu de contrat de location-acquisition	—	Amortissement égal au capital remboursé au cours de l'exercice sur les obligations correspondantes.

Crédit reporté - Participation gouvernementale à l'acquisition d'immobilisations

La contrepartie de la valeur attribuée aux biens acquis par donation ou à l'aide de subventions spécifiques est inscrite au compte crédit reporté et virée à l'état des revenus et dépenses au fur et à mesure que les immobilisations en cause sont amorties.

Recouvrement des assureurs

Le recouvrement des assureurs résultant d'accidents imputables aux navires de la Société est comptabilisé lors de l'encaissement.

3. Redressement affecté aux exercices antérieurs

Le contrat de location du navire Armand Imbeau, intervenu en 1981, est maintenant comptabilisé comme location-acquisition alors qu'auparavant ce contrat était comptabilisé comme location-exploitation. Les états financiers de l'exercice 1985 ont été redressés pour donner effet à ce changement de comptabilisation et, en conséquence, les immobilisations et l'obligation en découlant ont été augmentées d'une somme de 4 290 408 $. Ce redressement n'a aucun effet sur les résultats nets des exercices 1981 à 1985.

4. Fonds en fidéicommis

Au cours de l'exercice, la Société a vendu deux navires à des institutions financières transigeant dans les opérations de crédit-bail et, immédiatement après ces ventes, les a loués de ces mêmes institutions. La majeure partie du produit des aliénations a servi à rembourser les emprunts contractés pour le financement de la construction de ces navires et le solde a été versé dans un compte en fidéicommis pour acquitter les sommes alors dues à différents fournisseurs pour ces navires.

5. Placement

Ce placement a été cédé à titre gratuit par le gouvernement du Québec à la Société et représente le coût d'origine de 55 000 actions ordinaires classe «A» des 767 500 actions émises par la Compagnie de gestion de Matane Inc.

6. Immobilisations

	1986				1985
	Immobilisations				
	Acquises par donation	Autres	Amortissement accumulé	Net	Net
	$	$	$	$	$
• Terrains	64 794	18 145	—	82 939	82 939
• Quais	3 771 913	73 429	1 811 359	2 033 983	2 141 035
• Bâtiments	1 509 177	407 283	750 623	1 165 837	1 249 676
• Navires	25 523 957	870 985	17 997 733	8 397 209	19 475 907
• Ameublement et équipement	24 916	536 791	325 130	236 577	209 384
• Roulant	—	29 659	19 747	9 912	14 159
• Améliorations locatives	215 930	638 112	85 403	768 639	684 849
	31 110 687	2 574 404	20 989 995	12 695 096	23 857 949
• Navires loués en vertu de contrats de location-acquisition	—	32 463 772	1 245 967	31 217 805	4 290 408
	31 110 687	35 038 176	22 235 962	43 912 901	28 148 357

Installations portuaires — Les gares et quais de Matane et Godbout appartenant au gouvernement du Québec sont mis gratuitement à la disposition de la Société.

7. Obligations découlant de contrats de location-acquisition

	1986	1985
	$	$
• Obligations découlant de contrats de location-acquisition, 10,6 %, échéant jusqu'en 2001	31 493 831	4 290 408
• Versements échéant en deçà d'un an	929 566	206 309
	30 564 265	4 084 099

Les paiements minimaux exigibles découlant des contrats de location-acquisition, en prenant pour acquis que les loyers demeureront aux montants versés en 1986, s'établissent comme suit:

	1987	4 126 514
	1988	4 126 514
	1989	4 126 514
	1990	4 126 514
	1991	4 126 514
	1992 à 2001	43 146 644
• Total des paiements minimaux exigibles		63 779 214
• Montant représentant les intérêts inclus dans les paiements minimaux exigibles		32 285 383
		31 493 831

8. Crédit reporté

Participations gouvernementales à l'acquisition d'immobilisations:

Gouvernement du Québec	1986	1985
	$	$
• Solde au début	8 084 954	9 296 786
• Participation de l'exercice	3 440 000	—
	11 524 954	9 296 786
• Virement à l'état des revenus et dépenses équivalent aux montants suivants:		
Amortissement des immobilisations	971 544	1 127 134
Solde non amorti sur immobilisations aliénées au cours de l'exercice	—	84 698
• Solde à la fin	10 553 410	8 084 954

Gouvernement du Canada	1986	1985
	$	$
• Solde au début	748 509	686 135
• Participation de l'exercice	—	133 545
	748 509	819 680
• Virement à l'état des revenus et dépenses équivalent au montant suivant:		
Amortissement des immobilisations	65 133	71 171
• Solde à la fin	683 376	748 509
	11 236 786	8 833 463
Ce solde se rapporte aux immobilisations suivantes:		
• Terrains	64 794	64 794
• Quais	1 982 705	2 087 057
• Bâtiments	903 447	1 003 830
• Navires	8 087 527	5 467 681
• Ameublement et équipement	3 975	4 967
• Améliorations locatives	194 338	205 134
	11 236 786	8 833 463

9. Autres revenus

	1986	1985
	$	$
• Intérêts sur dépôts bancaires	154 695	336 958
• Dividendes	19 800	31 350
• Stationnement et divers	30 222	35 939
• Machines distributrices	52 291	53 189
• Recouvrements des assureurs pour réclamations d'accidents imputables aux navires	281 314	8 569
• Perte sur aliénations d'immobilisations	—	(87)
	538 322	465 918

10. Participations gouvernementales

Gouvernement du Québec:	1986	1985
	$	$
Au fonctionnement:		
• Subvention reçue	18 027 365	13 942 614
• Portion affectée à la rénovation d'un navire virée au poste du bilan «crédit reporté»	755 528	—
	17 271 837	13 942 614
À l'acquisition d'immobilisations		
• Virement de crédit reporté (note 8)	971 544	1 211 832
	18 243 381	15 154 446
Gouvernement du Canada:		
À l'acquisition d'immobilisations		
• Virement de crédit reporté (note 8)	65 133	71 171
	18 308 514	15 225 617

11. Engagements

Contrats de location - exploitation de navire

La période minimale du bail est de 10 ans et se termine en l'an 1990. Ce bail est renouvelable et comporte des options d'achat en 1990 au prix de 2 998 800 $ ou en 1995 au prix de 849 660 $ s'il y a prolongation de bail.

Le total des paiements minimaux futurs exigibles en vertu de ce contrat de location est de 2 509 108 $. Le loyer imputé aux dépenses de l'exercice est de 627 277 $.

Contrat de location de local

Le bail de la gare intermodale signé en 1984 a une durée de 20 ans avec option de renouvellement. Le loyer annuel a été fixé à 33 1/3 % des frais d'exploitation et le total des paiements minimaux futurs exigibles est estimé à 479 758 $. Le loyer imputé aux dépenses de l'exercice est de 21 380 $.

Versements des cinq prochains exercices

Les versements des cinq prochains exercices à l'égard de ces deux baux, en supposant que le loyer relatif à la gare intermodale demeure aux montants versés en 1986, seront de 653 208 $ pour chacune des quatre prochaines années et de 25 932 $ pour l'année 1991.

12. Congés de maladie

Les congés de maladie accumulés par les employés au 31 mars 1986 sont estimés à 612 000 $ (31 mars 1985: 620 000 $) et ne sont pas inscrits au passif. Le paiement de ces congés de maladie est sujet à certaines conditions stipulées dans les conventions collectives.

13. Éventualité

Versatile Davie Inc. réclame 2 865 623 $ de la Société pour des travaux non prévus aux contrats ainsi qu'en remboursement de certaines dépenses que lui aurait occasionnées le retard encouru dans la construction des deux nouveaux traversiers dont elle prétend ne pas être responsable.

Bien qu'elle conteste la validité de cette réclamation, la Société a entrepris des pourparlers avec Versatile Davie Inc. afin de règler ce litige dont on ne peut présentement prédire l'issue.

D'autre part, Versatile Davie Inc. s'est engagée à verser dans un compte en fidéicommis toute subvention pouvant être reçue du gouvernement du Canada, en vertu du règlement sur l'aide aux constructeurs de navire, en rapport avec la construction des deux nouveaux traversiers. Une somme de 2 026 985 $ au 13 juin 1986 est détenue en fidéicommis dans le cadre de cet engagement.

Aucune provision pour perte relative à cette réclamation, déduction faite des fonds en fidéicommis s'y rapportant, n'est comptabilisée aux états financiers de la Société.

Le mot juste...

Bac

Embarcation dont on se sert pour traverser un bras d'eau étroit.(1)

Bateau passeur

N'apparaît pas au dictionnaire.

Ferry-boat

Mot anglais passé dans le langage courant. Il désigne un navire aménagé pour le transport des trains et qui assure la liaison entre les différentes parties d'un système de chemin de fer interrompu par des rivières ou des bras de mer. On peut distinguer les ferry-boats destinés à naviguer dans des eaux abritées... et ceux assurant un trafic maritime. Ils ont des formes de carène marines et des superstructures les défendant contre la mer. Ils embarquent aussi des automobiles (tourisme, camions, cars) et comportent des aménagements pour passagers.(1)(2)

Traversier

Navire spécialement conçu pour effectuer la traversée de passagers, de véhicules ou de wagons d'une rive à l'autre d'un fleuve, d'une rivière, d'un lac ou d'un bras de mer.(3)

N.M.

Sigle utilisé dans le vocabulaire maritime pour désigner un navire motorisé. En anglais, les lettres M.V. servent à abréger les mots «Motor Vessel».

(1) Dictionnaire GRUSS de marine (Éditions Maritimes & d'Outre-Mer, 1978)
(2) Mot inscrit au Dictionnaire des anglicismes (les usuels du Robert, 1980)
(3) Avis de normalisation (Office de la langue française) publié dans la Gazette officielle du Québec, le 10 mai 1980